- Fondo "Comisión Especial Malvinas"
- Sección "Inteligencia"
- Caja 25
- Carpeta 3

CAJA 25
CARPETA 3

EJ. 05

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

DEPARTAMENTO INTELIGENCIA EXTERIOR

INTELLIGENTIA POTENTIA EST

ARA

INFORME TECNICO AEROPUERTO

"ICARO"

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

1985

Cdo J Ej — EMGE
Jef II - Icia - Dpto ~~[illegible]~~ *Icia*

1343

Icia MAL	412

Fecha-Hora recepción *110920 JUN 87*

Proceder / Destino Interno	1	2	3	4
	MAL			
Verme previo estudio				
Verme con antecedentes				
Preparar contestación				
Integrar al caso				
Proponer acción a tomar				
Tomar conocimiento				
Coordinar				
Explotación y registro	X			
Carta de Situación				
Parte Subversivo				
IIP				
Reunión Informativa				
Difundir a:				
— Secr Grl ______				
— B Icia 601 ______				
— FAA ______				
— ARA ______				
— Jef III - Op ______				
— Dpto Int ______				
Archivar				

Nro	Fecha Hora	Recibido por
1		
2		
3		
4		

OBSERVACIONES

Jefe Dpto

Ver si de la información con que cuenta el Dpto sobre el tema se puede agregar algo al estudio. En caso afirmativo prepararlo p/mandar a la ARA

[firma]

J Dpto .... *[firma]*

2do J Dpto .... *[firma]*

CASO AEROPUERTO

Icia MAL 412

ARMADA ARGENTINA

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Nº 63/85 "ESC"

Letra SIIN. OC9. 13.

BUENOS AIRES, 31 de Mayo de 1985.

OBJETO: E/informe técnico Aeropuerto "ICARO".

AL SEÑOR JEFE II - INTELIGENCIA, DEL ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO.

Adjunto remito información técnica obtenida de las instalaciones que componen el Aeropuerto "ICARO", ubicado cercano a Mount Pleasant, en las Islas Malvinas.

AGREGADO: Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCION: EJEMPLAR 01 COMANDO DE OPERACIONES NAVALES.
EJEMPLAR 02 CENTRAL NACIONAL DE INTELIGENCIA.
EJEMPLAR 03 SECRETARIA DE INTELIGENCIA DEL ESTADO.
EJEMPLAR 04 ESTADO MAYOR CONJUNTO.
EJEMPLAR 05 JEFATURA 2 EJERCITO ARGENTINO.
EJEMPLAR 06 JEFATURA 2 FUERZA AEREA ARGENTINA.

ARMADA ARGENTINA – ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – JEFATURA DE INTELIGENCIA

ARGIMIRO LUIS FERNANDEZ
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL

DEPARTAMENTO INTELIGENCIA EXTERIOR

INFORME TECNICO AEROPUERTO

"ICARO"

1985

I N D I C E

OREJETA Nº 1 : CONCEPTOS PREVIOS AL ANALISIS.

OREJETA Nº 2 : INFORMACIONES PREVIAS AL ANALISIS.

OREJETA Nº 3 : ANALISIS SOBRE LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO.

OREJETA Nº 4 : FONDEADERO PROBABLE.

OREJETA Nº 5 : DATOS APROXIMADOS DEL AEROPUERTO.

5

OPERACION DEL AEROPUERTO DE MOUNT PLEASANT

"ICARO"

I. CONCEPTOS PREVIOS AL ANALISIS.

1. REFERIDOS AL TERRENO.

En general el terreno es fuertemente ondulado con pendientes mayores al 3%. Las elevaciones de la zona en cuestión, varían desde los 250 m. en la parte denominada MOUNT PLEASANT y descendiendo hacia el E hasta el nivel del mar. La zona intermedia tiene elevaciones que oscilan entre los 150 m. y los 50 m. en la parte denominada LOW GROUND.

Los drenajes son imperfectos, debido a que las características del suelo son de tipo arcilloso y con gran cantidad de turbales.

La vegetación existente comprende pastos bajos ordinarios y helechos de distintas especies, que cubren en gran parte las formaciones rocosas. No hay árboles y las plantas son del tipo perennes con alturas no superiores a los 0,30 m.

Como consecuencia del régimen de precipitaciones, ya sea provenientes de lluvias o nieves, aparecen algunos chorrillos e hilos de agua en la zona como son los existentes en el E cercano a FITZ ROY y que desembocan en el mar. Más al S y lindando con el MOUNT PLESANT, corre el arroyo PEAK STREAM, que nace en el mismo.

Ver Anexo ALFA - "ZONA DE INTERES".

2. REFERIDOS AL CLIMA.

(1) En general tiene las mismas características que el Sur Argentino, a la altura de Comodoro Rivadavia.

Temperatura.

(2) Puede considerarse como clima frío, con una media anual de 6º C.

Nubosidad.

(3) El grado de nubosidad media anual es bastante alto(5.8). Se mantiene casi uniforme durante todo el año.

///2.

Precipitaciones.

(4) La media anual es de 688 mm. Se producen nevadas unos 10 días por mes en invierno, siendo raros entre Diciembre y Marzo. En general en la zona llueve en forma considerable una vez al mes - de Noviembre a Mayo-, y algo menos en el resto de los meses.

Nieblas.

(5) La frecuencia anual de días con nieblas es de 54 días, siendo uniforme durante todo el año. En verano se producen las máximas alrededor de las 0400 hs., las mínimas a las 1300 hs. aproximadamente. En invierno no se han registrado variaciones diversas.

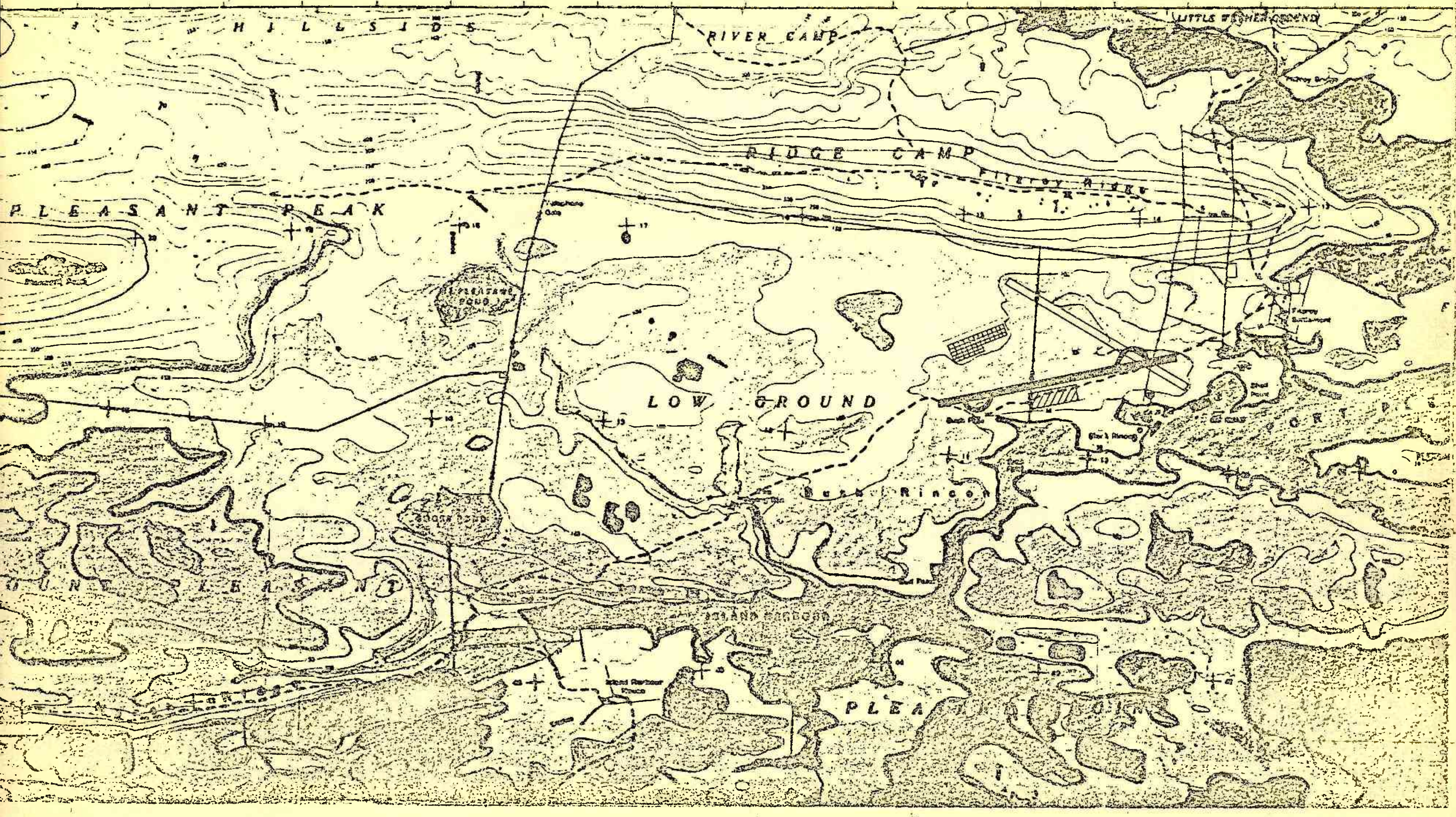
Vientos.

(6) La velocidad media anual es de 15 Nudos, predominado del sector SW al NW. La frecuencia anual de días con temporales de fuerza mayor de 8, es muy alta(235 días). Los vientes predominantes del W, tienden a correrse hacia al SW en verano y hacia el NW, en invierno. El tiempo es más tormentoso en las islas que en el litoral continental argentino.

Ver Anexo BRAVO - "DATOS METEOROLOGICOS".

8

ANEXO "ALFA" – ZONA DE INTERES



1 : 50.000

ANEXO "BRAVO"

DATOS METEOROLOGICOS

MES	Temperatura del aire ° C					Precipitación					Viento										Frecuencia de días con	
	Media			Extrema							Frecuencia por direcciones											
	Mensual	Máxima	Mínima	Máxima	Mínima	Humedad relativa media %	Nubosidad media, 8/8	Cantidad media (mm)	Número de días con precipitación	Velocidad media (nudos)	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Calma	Predominante	Niebla	Porcentaje de observaciones * de temporales, > fuerza 8 Beaufort
Enero	10	13	6	24	1	75	5,7	68,6	18	15	13	9	3	3	6	24	20	20	2	SW	6	1,0
Febrero	10	13	6	21	1	79	5,8	55,9	17	16	15	8	2	2	6	21	25	22	1	W	3	3,0
Marzo	8	11	5	19	— 3	81	5,6	61,0	19	16	19	6	1	1	6	20	20	26	1	NW	5	3,0
Abril	6	9	3	15	— 4	87	6,2	61,0	20	16	15	6	1	2	6	18	25	20	1	NW	4	2,2
Mayo	4	7	2	11	— 4	90	5,6	66,0	22	15	16	6	2	2	8	14	24	27	1	NW	3	2,2
Junio	3	5	1	9	—11	91	6,1	55,9	21	15	14	7	2	6	11	21	21	24	1	NW	5	2,2
Julio	2	4	1	9	— 8	91	5,8	53,3	21	15	15	7	2	3	8	14	27	23	1	W	6	1,6
Agosto	3	5	1	11	—11	89	6,2	50,8	20	15	18	7	2	2	6	15	24	25	1	NW	4	5,2
Setiembre	4	7	2	15	— 5	85	5,6	35,6	16	16	21	5	1	1	3	15	23	30	1	NW	5	1,8
Octubre	6	9	2	17	— 3	80	5,6	38,1	16	16	18	6	1	2	7	18	20	28	0	NW	5	2,8
Noviembre	7	11	4	20	— 1	75	5,8	50,8	17	16	16	5	2	1	5	24	23	23	1	SW	3	3,3
Diciembre	9	12	5	21	0	76	5,8	71,1	20	14	16	9	4	5	6	24	15	19	2	SW	5	2,4
Anual	6	9	3	24	—11	83	5,8	668,1	226	15	16	7	2	3	7	18	22	24	1	NW	54	2,5

11

II. INFORMACIONES QUE CONTRIBUYEN AL ANALISIS.

IMAGENES RECIBIDAS.

a) De DYN - radiofoto tomada en Londres el 11 de MAY 85- Diurna - Oblícua Alta.

b) De AGREGADURIA NAVAL EN JAPON - REVISTA MILITARY AIR BASE- OCT 84 - Diruna Horizontal.

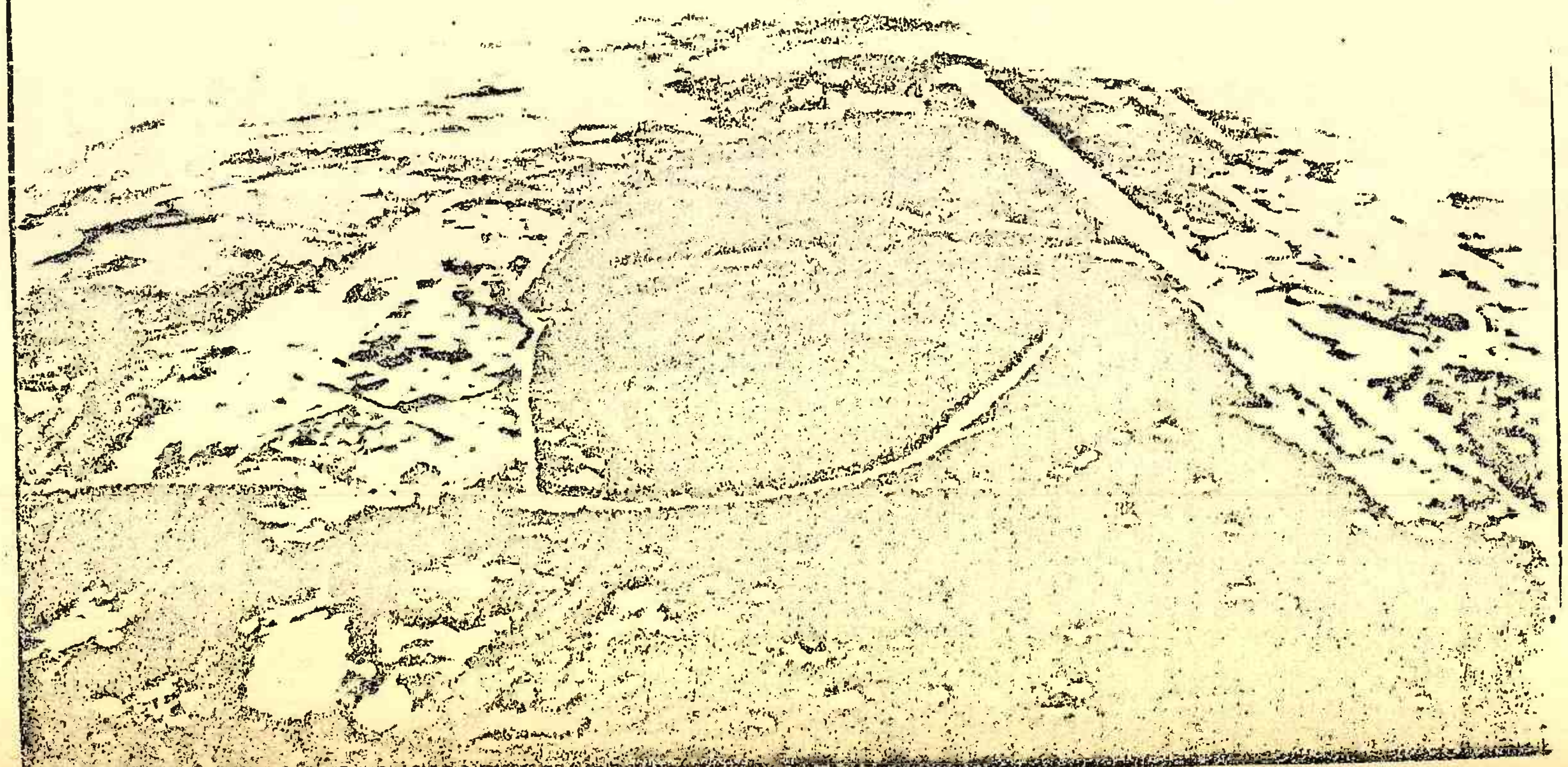
c) De Canal 11 T.V.(Arg.) - VIDEOTAPE.

Ver Anexo CHARLIE - "FOTOGRAFIAS".

A N E X O "C H A R L I E"

IMAGEN RECIBIDA DE DYN

DYN (2)LONDRES, Inglaterra 11/5/85(AP).-Vista aérea del aeropuerto construido por las fuerzas de ocupación en las islas Malvinas, inaugurado por el príncipe Andrew. Los británicos tardaron 2 años en construirlo. (abc/AP)

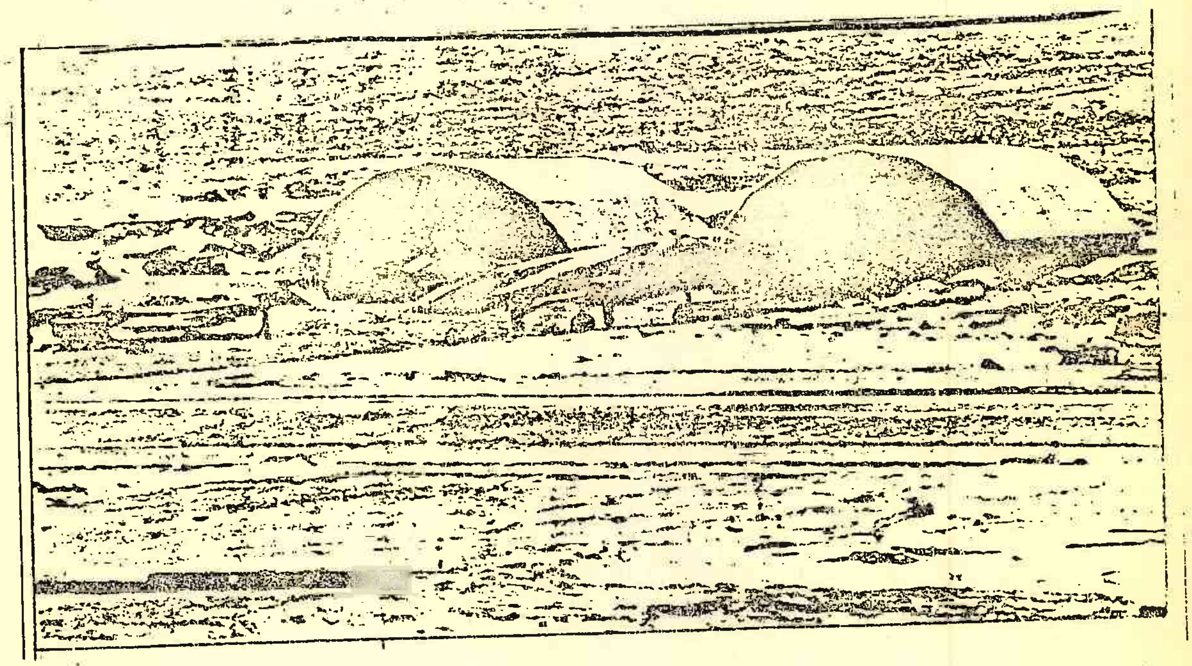


Salió en los diarios.

A N E X O "C H A R L I E"

IMAGEN RECIBIDA DE LA AGREGADURIA NAVAL JAPON

[redacted] FALKLANDS



K.

III. ANALISIS SOBRE LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO.

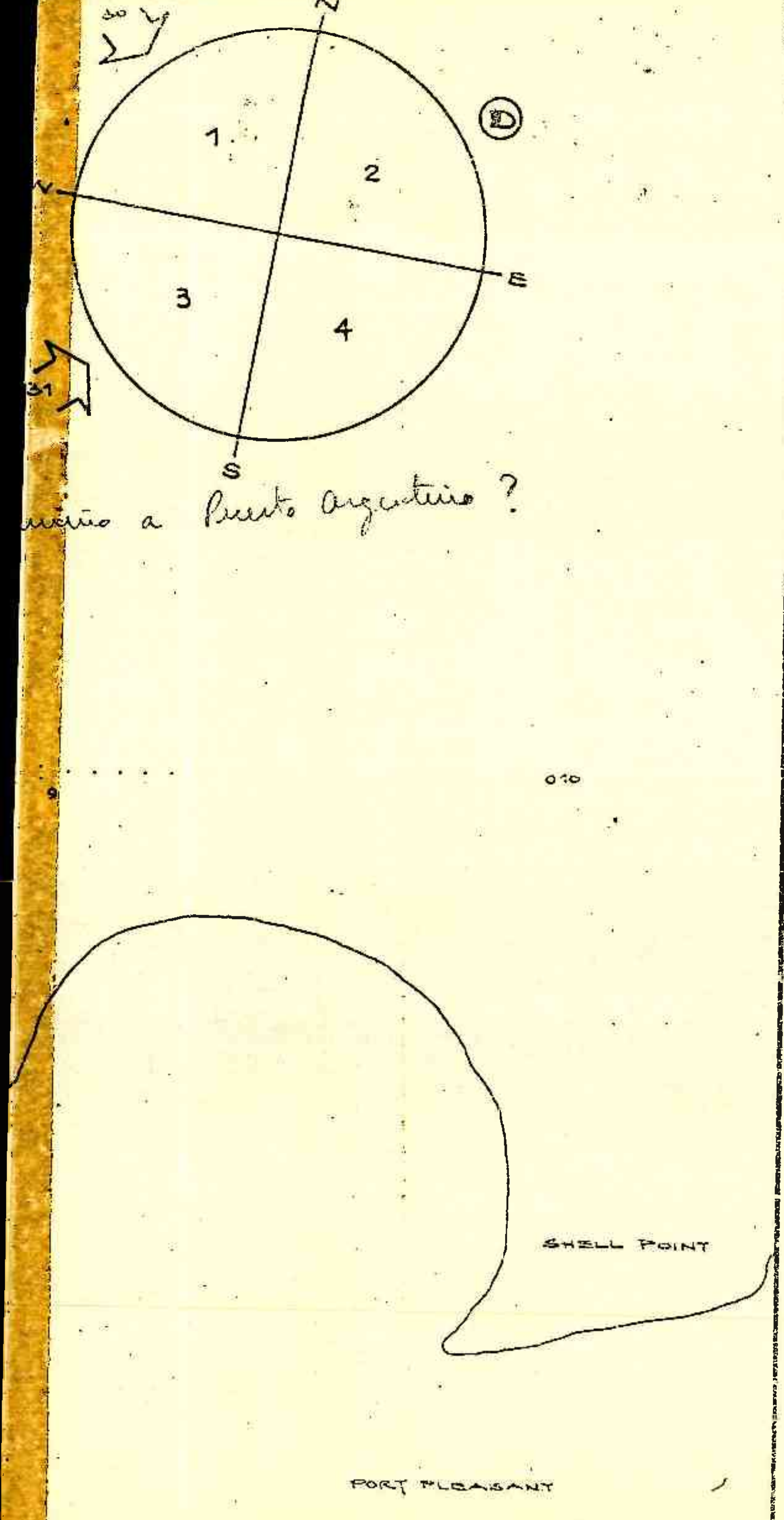
1. De acuerdo al terreno en cuestión y por el largo de la pista, que es de aproximadamente de unos 3.500 m., la zona más apta para la construcción sería la parte E de LOW GROUND, que cuenta con el suficiente espacio como para la realización de la misma, y su altura estaría a unos 50 m. sobre el nivel del mar.

2. En función de los vientos predominantes en los meses de verano, que provienen del SW, se puede apreciar que la orientación de la pista ya construída sería 080-260, y cuya cabecera estará ubicada a la altura de BUS PASS, en donde comienzan las elevaciones superiores a los 100 m.

   Ver Anezo DELTA - "INSTALACIONES".

3. Por análisis surgente de la Fotointerpretación de las imágenes recibidas de DYN, AGJARA y VIDEOTAPE, se puede establecer con mayor aproximación la ubicación del área de las construcciones.

4. Por información que brindaron los mismos ingleses referente a la construcción de una futura segunda pista en el mismo aeropuerto, y teniendo en cuenta las orientaciones de los vientos predominantes durante los meses de invierno, que son del NW, además de la compartiientación del terreno necesario para su ubicación, podría ser orientada 300-120, cortando a la anterior a unos 300 m. aproximadamente de la cabecera SW y no contaría con más de 3.000 m. de longitud, por no permitirlo la compartimentación.



ICARO

ANEXO "DELTA" - INSTALACIONES

ESCALA APROX. 1:10.000

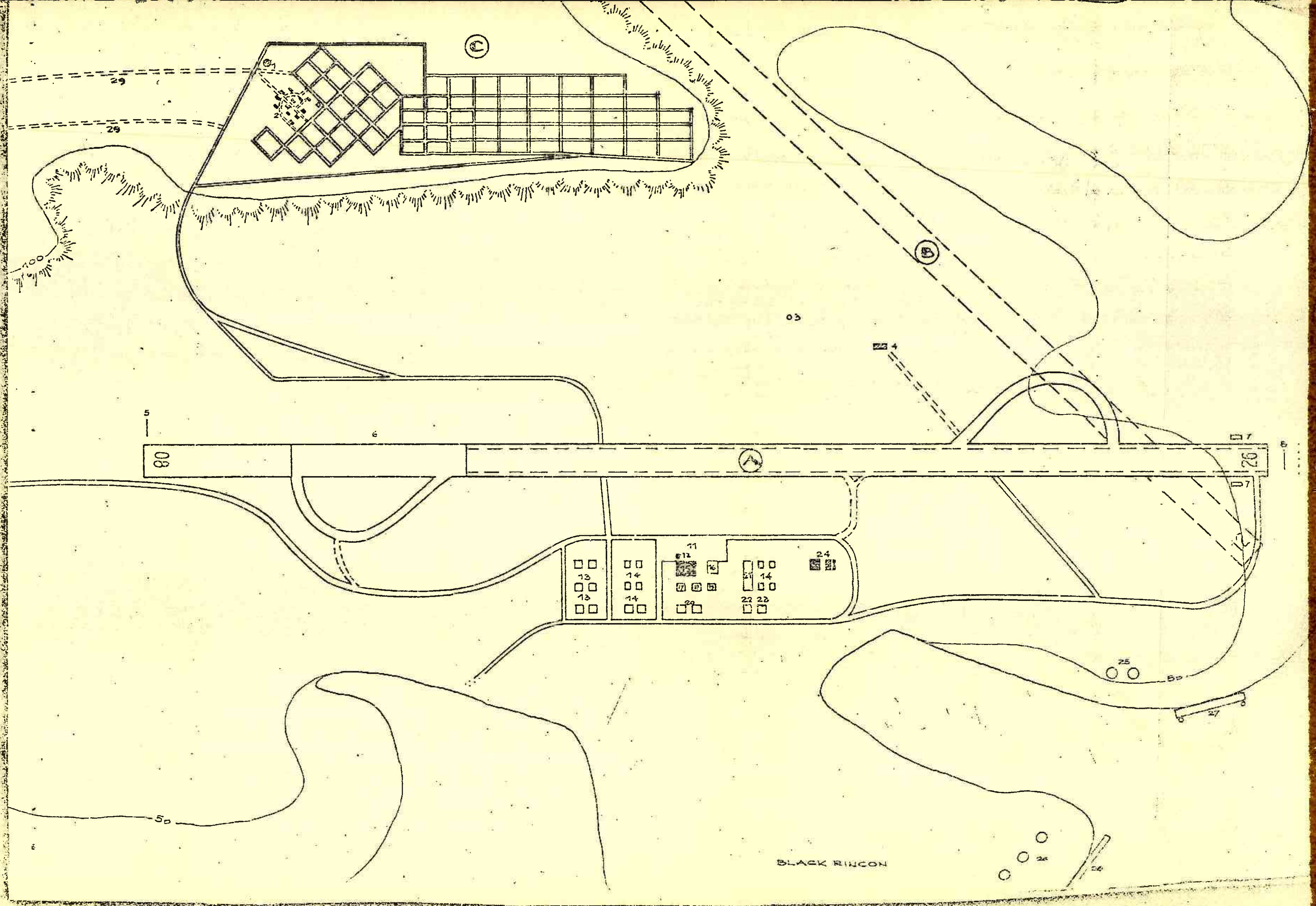
REFERENCIAS:

A PISTA CONSTRUIDA.
3 PROBABLE UBICACION DEL VOR
4 PROBABLE UBICACION DE TORRE DE CONTROL Y COMUNICACIONES 12/5/85
5 POSIBLE UBICACION PANTALLA ILS LONGITUDINAL
6 PROBABLE AREA DE MANIOBRAS DEL JUMBO 747
7 EQUIPOS NO IDENTIFICADOS. 12/5/82
8 POSIBLE UBICACION PANTALLA ILS DE PENDIENTE
9 POSIBLE FLASH E ILUMINACION DE APROXIMACION
10 POSIBLE BALIZA PARA APROXIMACION A CABECERA DE PISTA
11 PROBABLE UBICACION DE PLATAFORMA DE HANGARES
12 PROBABLE UBICACION OFICINA PLAN DE VUELO
13 POSIBLE UBICACION HANGARES DOBLE LONA x m.
14 " " " " " x m.
15 PROBABLE UBICACION HANGAR ESTRUCTURA METALICA 50 x 60 m. 12/5/86
16 POSIBLE UBICACIÓN HANGAR DE CARGAS DOBLE LONA x m.
17 POSIBLE UBICACION COMEDOR DE PERSONAL - DOBLE LONA x m.
18 " " COCINA Y VIVERES - DOBLE LONA x m.
19 " " UNIDAD SANITARIA - " " x m.
20 " " HANGARES - DOBLE LONA x m.
21 " " TALLER AERONAUTICO - DOBLE LONA x m.
22 " " GRUPOS ELECTROGENOS - DOBLE LONA x m.
23 " " BOMBEO DE COMBUSTIBLES Y ACOPIO DE LUBRICANTES.
24 PROBABLE UBICACION HANGARES DETECTADOS EN OCT./84 - DOBLE LONA x m.
25 POSIBLE UBICACION DE TANQUES PARA COMBUSTIBLES.
26 POSIBLE UBICACION DE POLVORINES.
27 POSIBLE MUELLE FLOTANTE Y/O BOYAS C/TOMA DE COMBUSTIBLES.
28 POSIBLE MUELLE FLOTANTE O ATRACADERO. OCT./84

B POSIBLE UBICACION PROXIMA PISTA

C DESARROLLO EDILICIO PARA BARRIO
1 POSIBLE UBICACION TANQUE PARA AGUA POTABLE
2 VIVIENDAS UNIFAMILIARES.
29 CAMINOS HACIA LAGUNAS RESERVORIOS DEL AGUA POTABLE

D ORIENTACIÓN DE LOS VIENTOS
30 PREDOMINIO DE LOS VIENTOS EN INVIERNO
31 PREDOMINIO DE LOS VIENTOS EN VERANO


80
26
A
B
C
BLACK RINCON
50
100
29
29
03
4
5
6
7
7
8
11
12
13
13
14
14
14
20
21
22
23
24
25
26
26
27

ANEXO "[illegible]"

BUQUES DE PROBABLE OPERACION EN LA ZONA

Buques	Tipo	Calado	Registro Bruto
ORWELLFISHER	Portacontenedor	3,3 m. (11)	2.483 TN.
ENGLAND	RO.RO.	5,5 m. (18)	6.117 TN.
LICOLNBROOK	Carguero	5,6 m. (18)	3.700 TN.
A.E.S.	Carguero	3. m. (10)	499 TN.
EUROMAN	Remolcador	6,6 m. (22)	1.138 TN.
G.A. WALKER	Buque Tanque	9,9 m. (33)	31.096 TN.

Hemos informado a la ARA muchos más.

20

IV. FONDEADERO PROBABLE.

En función de los análisis realizados sobre las imágenes Fotointerpretadas provenientes de DYN, AGREGADO NAVAL EN JAPON y de VIDEO-TAPE DE CANAL 11(TV), se apreciaría que la zona de probable operación de buques sería PUERTO AGRADABLE, aspecto éste que refuerza la posición geográfica del aeropuerto en cuestión.

El mencionado puerto tiene facilidades de acceso hacia SHELL POINT y BLACK RINCON a través del Canal Norte, cuya profundidad permite la operación de buques de hasta 15 pies de calado, no siendo apta dicha aproximación por el Canal Sur de la Isla Agradable por carecer de profundad adecuada. profundidad

En general las corrientes de ambos canales no superan el NUDO, en SICIGIAS.

Esta información sobre el puerto y fondeaderos probables (BLACK RINCON y SHELL POINT), ha sido tomada del Derrotero Argentino y Carta Británica 1956.

Los tipos de buques aptos para efectuar los transportes de cargas o combustibles, se agregan en Anexo "ECO".

V. DATOS APROXIMADOS SOBRE EL AEROPUERTO.

Por lo expuesto en los párrafos anteriores, se obtienen los siguientes datos aproximados.

1. PISTA CONSTRUIDA.

a. Ubicación:

Cabecera:	Lat.	58º 17' 30" S
	Long.	51º 47' 40" W
Final:	Lat.	58º 14' 30" S
	Long.	51º 47' 30" W

b. Elevación.

Responde a la curva de nivel de 50 m. de la Carta "ISLAS MALVINAS" Ed. 1962 D.O.S. 453 (Serie 4-791) E: 1: 50.000

c. Longitud.

Es de 3.500 m. aproximadamente. X ?

d. Orientación.

260/080 aproximadamente.

e. UBICACION RELATIVA DESDE:

1. PUERTO STANLEY	:	248º
DISTANCIA RECTA	:	32,5 Km.
DISTANCIA POR CAMINO:	:	36 Km.
2. LITTLE WAFER GROUND	:	216º
DISTANCIA RECTA	:	6,750 Km.
DISTANCIA POR CAMINO	:	9,800 Km.
3. HILL SIDE HOUSE	:	145º
DISTANCIA RECTA	:	6,500 Km.
DISTANCIA POR CAMINO	:	15,900 Km.
4. MOUNT PLEASANT HOUSE	:	082º
DISTANCIA RECTA	:	13,500 Km.
DISTANCIA POR CAMINO	:	17,500 Km.

///.

23

5. BERTHAS BEACH : 028º

DISTANCIA RECTA : 10,750 Km

DISTANCIA POR CAMINO : 18 Km

6. FITZ ROY SETTLEMEN : 252º

DISTANCIA RECTA : 4,600 Km

DISTANCIA POR CAMINO : 4,700 Km

2. PISTA EN PROYECTO

a. Ubicación

Cabecera: Lat. 58º 16' 50"

Long. 51º 47' 02"

Final: Lat. 58º 14' 40"

Long. 51º 47' 40"

b. Elevación.

Responde a la curva de nivel de 50 m.

c. Longitud.

Debido a las características del tereno y a su orientación, no podría ser mayor de 3.000 m. aproximadamente.

d. Orientación.

Sería de 300/120 aproximadamente, respondiendo a los vientos predominantes en el invierno del sector NW/SE.

3. Ver ANEXO "DELTA - INSTALACIONES DEL AEROPUERTO "ICARO".

Organización Nacional

Luchas Internas por la consolidación de la Organización Nacional

SERVICIO HISTÓRICO DEL EJÉRCITO
FOLIO

Caja 9

32 Doc.
37 Folios

2008

Organización de Fuerzas y Operaciones

"D.G.S.E.-R.A.-" USO OFICIAL